

Technická univerzita v Liberci
Hospodářská fakulta

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2008

Lucie Dvořáková

Technická univerzita v Liberci
Hospodářská fakulta

Studijní program: B6208 Ekonomika a management
Studijní obor: Ekonomika a management MO

Logistika v mezinárodním obchodě

The Logistics in the International Trade

BP – PE – KPE – 200903

LUCIE DVOŘÁKOVÁ

Vedoucí práce: Ing. Ludmila Kučerová, Katedra podnikové ekonomiky

Konzultant: Ing. Tomáš Holomoucký, společnost Schenker spol. s r. o.

Počet stran: 32

Počet příloh: 3

Datum odevzdání:

Zadání

Byl(a) jsem seznámen(a) s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, zejména § 60 - školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé diplomové práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Diplomovou práci jsem vypracoval(a) samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím diplomové práce a konzultantem.

Datum:

Podpis:

Resumé

Tato bakalářská práce s názvem „Logistika v mezinárodním obchodě“ je zaměřena zejména na dopravu z Číny, a to především na dopravu námořní, která je pro tuto destinaci typická a na její současné problémy. Cílem práce je popsat jednotlivé druhy přeprav, které se používají a jejich možné alternativy, které v současnosti logistické firmy nalézají a uvádějí do praxe. Práce se věnuje také službám, které poskytují logistické podniky a důvodům, proč by měl exportér služeb těchto firem využít. Konkrétním případem logistické společnosti je firma Schenker, která je v práci krátce popsána. Součástí práce je také část věnující se hospodářství Číny a část o zahraničním obchodu Číny, které jsou důležité pro vysvětlení stavu v dopravě mezi Čínou a Evropou. Zahraniční obchod Číny je proto popsán nejdříve celkově a poté z hlediska vztahů s Českou republikou a s Evropskou unií. Výsledkem práce je zjištění možností, které mohou exportéři pro přepravu z Číny využít a jejich zhodnocení z hlediska časového a z hlediska cenového.

Resumé

This thesis named „The Logistics in the International Trade“ contains about transportation of goods from China to Europe. The aim of the thesis is to describe types of transportation used from China to Europe, mainly sea transport and its problems and its alternatives.

The thesis is written also about services of logistics providers and the reasons, why the exporter should use these services. The example of the logistics provider is company Schenker, which is defined here. We can find in the thesis also part about China, its economy and foreign trade, because it is important for status of transportation from China to Europe. The foreign trade of China is described at first globally and than in light of European Union and Czech Republic. The outcomes of the thesis are possibilities of transportation from China for exporters and estimation of these possibilities in term of time and price.

Klíčová slova

Logistika v mezinárodním obchodě

Čína

Doprava

Schenker spol. s r. o.

Námořní doprava

Letecká doprava

Železniční doprava

SCHENKERSkybridge

Key words

The Logistics in the international trade

China

Transportation

Schenker spol. s r. o.

Sea transport

Air transport

Railway service

SCHENKERSkybridge

Obsah

Obsah.....	8
Seznam použitých zkratk a symbolů	9
Seznam tabulek	11
Seznam obrázků	12
1 Úvod.....	13
2 Logistika v mezinárodním obchodě	14
2.1 Společnost Schenker	15
2.2 Důvody pro použití logistické firmy v mezinárodním obchodě	16
3 Hospodářství Číny.....	17
3.1 Vývoj hospodářství Číny.....	17
3.2 Hongkong	19
4 Zahraniční obchod Číny	22
4.1 Zahraniční obchod Číny obecně.....	22
4.2 Zahraniční obchod Číny ve vztahu k ČR	24
4.3 Zahraniční obchod Číny ve vztahu k EU	26
5 Logistika v Číně	29
5.1 Stav logistiky v Číně	29
5.2 Společnost Schenker v Číně.....	30
5.3 Námořní doprava.....	32
5.3.1 Stav námořní dopravy v Číně.....	33
5.3.2 Námořní doprava z Číny do Evropy.....	36
5.4 Letecká doprava	38
5.4.1 Stav letecké dopravy v Číně.....	38
5.4.2 Letecká doprava z Číny do Evropy	38
5.5 SCHENKERSkybridge	39
5.6 Železniční doprava	41
5.6.1 Stav železniční dopravy v Číně.....	41
5.6.2 Železniční doprava z Číny do Evropy.....	41
6 Závěr.....	44
Seznam použité literatury	46
Seznam příloh.....	49

Seznam použitých zkratek a symbolů

AG	die Aktiengesellschaft (něm.), akciová společnost
angl.	anglicky
apod.	a podobně
CEPA	Close Economic Partnership Arrangement (angl.), Dohody o úzké ekonomické spolupráci
cit.	citováno
CO ₂	oxid uhličitý
ČLR	Čínská lidová republika
ČR	Česká republika
DB	Deutsche Bahn
EU	Evropská unie
HDP	hrubý domácí produkt
HK \$	hongkongský dolar
km	kilometr
km/h	kilometr za hodinu
m ³	metr krychlový
mil.	milion
mld.	miliarda
mm	milimetr
např.	například
něm.	německy

PCA	Partnership and Cooperation Agreement (angl.), Dohoda o spolupráci a partnerství
příp.	případně
spol. s r.o.	společnost s ručením omezeným
TEU	twenty foot equivalent unit (angl.), 20tistopý kontejner
tzv.	takzvaný, takzvaně
USA	United States of America (angl.), Spojené státy americké
USD	americký dolar
WTO	World Trade Organization (angl.), Světová obchodní organizace
ZO	zahraniční obchod

Seznam tabulek

Tab. 1 Základní makroekonomické ukazatele za období let 2003–2007	18
Tab. 2 Zahraniční obchod Hongkongu	21
Tab. 3 5 hlavních partnerů Hongkongu v ZO v roce 2007.....	21
Tab. 4 Vývoj zahraničního obchodu Číny	22
Tab. 5 Zahraniční obchod Číny	23
Tab. 6 Zahraniční obchod ČR s Čínou	24
Tab. 7 Komoditní struktura ZO ČR s Čínou v roce 2007	25
Tab. 8 Zahraniční obchod EU s Čínou	27
Tab. 9 Vývoj dopravní infrastruktury v Číně	29
Tab. 10 Největší kontejnerové přístavy světa	32
Tab. 11 Vývoj carga v největších čínských kontejnerových přístavech	34
Tab. 12 SCHENKERskybridge – srovnání doby přepravy z Asie do Evropy	40

Seznam obrázků

Obr. 1 Mapa Číny.....	17
Obr. 2 Vývoj HDP v běžných cenách	19
Obr. 3 Mapa Hongkongu.....	20
Obr. 4 Podíly zemí na vývozu a dovozu	21
Obr. 5 Vývoj zahraničního obchodu Číny	22
Obr. 6 Zahraniční obchod ČR s Čínou	25
Obr. 7 Zahraniční obchod EU s Čínou	27
Obr. 8 Komoditní struktura zahraničního obchodu EU s Čínou v roce 2007	28
Obr. 9 Mapa oblasti Pearl River Delta	31
Obr. 10 Přístavy v Číně	33
Obr. 11 Vývoj carga (nákladů) v čínských přístavech	34
Obr. 12 Vývoj carga v největších čínských kontejnerových přístavech	35
Obr. 13 Trasa námořních lodí z Číny do Evropy	36
Obr. 14 Letiště v Číně	39
Obr. 15 Trasa železniční dopravy z Číny do Evropy	41

1 Úvod

Pro svou práci jsem zvolila obsahově velmi široký název Logistika v mezinárodním obchodě proto, abych se mohla zaměřit na konkrétní téma během mé povinné praxe, kterou jsem absolvovala ve firmě Schenker spol. s r. o. v Liberci.

Na základě informací zjištěných během zmíněné praxe jsem se rozhodla psát o dopravě z Číny, a to především o dopravě námořní, která je pro tuto destinaci typická, o jejích současných problémech a také o jejích možných alternativách, které v současnosti logistické firmy nalézají a uvádějí do praxe.

Cílem této práce, jak vyplývá z předchozího odstavce, je seznámit se s jednotlivými možnostmi dopravy z Číny a zhodnotit, jaké nabízejí uplatnění pro dopravu do Evropy.

Svou práci začínám seznámením s logistikou v mezinárodním obchodě a službami logistického podniku, což je teoretický úvod do problematiky. Konkrétním případem logistického podniku je firma Schenker, která je v této práci také krátce popsána.

Následují informace o Číně a jejím hospodářství a zahraničním obchodě, ze kterých vycházím v další části práce, která se již týká dopravy a jejích možností v Číně.

Část práce, která pojednává o dopravě, začíná námořní dopravou, která je při exportu zboží z Číny nejběžnější a nepoužívanější, důležité jsou také problémy, se kterými se tento způsob dopravy v poslední době potýká a které vedly exportéry a dopravce k hledání nových, alternativních cest.

Alternativní cesty do Číny představuje v mé práci letecká doprava, speciální produkt firmy Schenker – SCHENKERSkybridge, který je kombinací dopravy letecké a námořní, a také železniční doprava, která v poslední době opět začíná přicházet ke slovu.

Závěr obsahuje zhodnocení vývoje hospodářství Číny a jejího exportu do Evropské unie a do České republiky a také shrnuje výhody a nevýhody jednotlivých druhů přeprav.

2 Logistika v mezinárodním obchodě

Pro fyzické přemístění zboží, které je obvykle nutné k realizaci každé obchodní operace, se používají prostředky hmotné i nehmotné povahy, souhrnně označované jako logistika. Hmotné prostředky zahrnují pohyb hotových výrobků, obalů a odpadů, nehmotné pak soubor logistických činností a služeb včetně pohybu informací. Cílem logistické činnosti je komplexní uspokojení specifických zákazníků v optimálním čase.^[1]

Logistiku v mezinárodním obchodě můžeme tedy definovat jako souhrn činností zahrnující jednotlivé druhy dopravy (námořní, leteckou, železniční, silniční a kombinovanou) a další doplňkové služby. Mezi doplňkové služby patří především skladování, poskytování informací, celní služby, zajištění pojištění a vyřízení různých povolení.

Logistiku v mezinárodním měřítku si výrobce často není schopen zajistit sám, zejména pokud se jedná o obchod se vzdálenými zeměmi a použití např. námořní přepravy. Vzhledem k tomu, že Česká republika nemá vlastní přístup k moři, je tato přeprava velmi komplikovaná, a proto v těchto případech čeští výrobci, příp. exportéři často využívají služeb zasílatelů (speditérů).

Zasílatel není zavázán mezinárodní přepravu realizovat, ale pouze ji smluvně obstarat. Kromě smluvního obstarání přepravy nabízí zasílatel obvykle i obstarání kompletního „balíčku“ logistických služeb.^[2]

V mezinárodním obchodě se dnes vyskytují především velké logistické firmy s mezinárodním zázemím, které jsou schopny poskytnout svým zákazníkům přepravu z domu do domu pod hlavičkou jedné firmy, což je pro zákazníky výhodné a zejména bezpečné.

K takovýmto silným společnostem na české trhu patří např. DHL nebo Schenker. Zajímavostí je, že obě společnosti jsou zprostředkovaně vlastněny německým státem, DHL patří Deutsche Post a Schenker Deutsche Bahn. DHL patří ke světovým jedničkám v dopravě kusových zásilek, Schenker naopak v dopravě celovozových nákladů.

^[1] MACHKOVÁ, H., ČERNOHLÁVKOVÁ, E. a SATO, A. *Mezinárodní obchodní operace*. Praha: Grada Publishing, 2007. S. 125. ISBN 978-80-247-1590-2.

^[2] MACHKOVÁ, H., ČERNOHLÁVKOVÁ, E. a SATO, A. *Mezinárodní obchodní operace*. Praha: Grada Publishing, 2007. S. 126. ISBN 978-80-247-1590-2.

2.1 Společnost Schenker

Společnost DB Schenker poskytuje všechny druhy transportních a logistických služeb. Ve 130 zemích světa zaměstnává více než 88 000 zaměstnanců ve více než 2 000 pobočkách. S obratem 18 miliard Euro patří mezi vedoucí společnosti svého oboru jak v evropském, tak v celosvětovém měřítku.

Schenker je členem skupiny DB Mobility Logistics, divize Deutsche Bahn AG, proto má také společnost písmena DB ve svém názvu.

Díky svému umístění ve všech důležitých hospodářských zónách je společnost Schenker schopna zajišťovat jedinečný servis pro různé zákazníky, včetně řešení šitých na míru.

V České republice působí Schenker spol. s r. o. od roku 1991, nyní na 19 pracovištích a i zde využívá možnosti, které jí poskytuje celosvětová síť.

Přehled poskytovaných služeb:

- Evropské pozemní přepravy,
- Letecké přepravy,
- Námořní přepravy,
- Logistické služby,
- Celní služby,
- Veletržní spedice a mezinárodní stěhování.

Široká síť poboček umožňuje společnosti Schenker nabízet dodání „z domu do domu“ u všech druhů přeprav. To znamená, že pokud si zákazník objedná přepravu zásilky například do Španělska, je zásilka po celou cestu přepravována pouze jednou společností. Nejdříve je zásilka vyzvednuta u zákazníka v Čechách, převezena na regionální terminál, odtud pak na centrální terminál do Rudné u Prahy, kde se zásilky roztřídí a pošlou na terminál, odkud jezdí požadovaná linka. Odtud se zásilka převezme na centrální terminál v cílové zemi, kde se zásilky opět roztřídí, následuje dodání na terminál v regionu příjemce a konečné dodání příjemci v zahraničí.

Podobně funguje dodání z domu do domu u všech druhů přeprav, s růstem vzdáleností a počtem dopravních prostředků je samozřejmě složitější, ale díky globální síti společnosti

a předávání dat, si zákazník může být jist, že zásilka dorazí na správné místo. Ostatně tento proces může sledovat na internetu pomocí speciální služby Tracking and Tracing.

Zajímavostí je, že společnost Schenker nevlastní žádné dopravní prostředky, pouze si je pronajímá od dopravců, odpadá ji tedy starost o vlastní vozový park, a tak se může plně soustředit na poskytování služeb svým klientům.

Klienti, nejčastěji exportéři často přemýšlejí, zda dopravu do zahraničí mají zařizovat sami, nebo se spolehnout na logistickou firmu. V další kapitole jsou popsány důvody, proč využít služeb logistického poskytovatele.

2.2 Důvody pro použití logistické firmy v mezinárodním obchodě

Prvním důvodem jsou jednoznačně znalosti a zkušenosti speditéra. Pokud se jedná o velkou mezinárodní firmu jako je Schenker, má dlouhou a bohatou zkušenost na zahraničních trzích, velmi dobře je zná a díky tomu, že má své zastoupení většinou i přímo na místě, jsou jeho informace vždy aktuální a přesné. Vyzná se nejen v samotné dopravě, ale i v legislativě a místním prostředí, což je nesmírně důležité. Může tak svého zákazníka upozornit, jaké doklady budou potřeba a případně vyřídit i všechna potřebná povolení.

Dalším důvodem je jistě cena. Speditér má díky svým zkušenostem a kontaktům vyjednány mnohem lepší podmínky, než by si byl schopen výrobce vyjednat pro jednorázovou přepravu. Sporným bodem je tu samozřejmě provize, kterou si speditér naúčtuje, ale v případě složitých doprav se tato investice jistě vyplatí.

Pokud své zboží svěříme speditérovi, můžeme využít již zmíněnou službu dodání z domu do domu, to znamená, že speditér vyzvedne naši zásilku přímo v našem závodě, nemusíme ji tedy nikam složitě dopravovat, pouze ji připravíme k odběru.

Mezinárodní logistická firma má své partnery po celém světě, a tak naše zboží absolvuje celou cestu až k zákazníkovi v rámci jedné firmy, což minimalizuje rizika. Vyhneme se např. lomenému pojištění a obtížnému dokazování, na jakém úseku přepravy vznikla škoda.

Využijeme-li speciální služby speditéra, např. Tracking and Tracing, který byl již zmíněn u firmy Schenker, můžeme mít o své zásilce navíc velmi podrobný přehled a přesně zjistit jestli a kdy dorazila k našemu zákazníkovi.

Výběr logistického partnera pro exportéra velmi důležitý, protože může zásadně ovlivnit úspěch obchodu a to jak pozitivně, tak negativně. Negativně v tom případě, že vybereme partnera nespolehlivého, který nebude schopen své povinnosti zajistit řádně a včas, pozitivně pak v případě, že vše proběhne hladce a pro nás bez starostí.

I s použitím exportéra však musíme mít alespoň základní znalosti o teritoriu, proto následují informace o Číně.

3 Hospodářství Číny

3.1 Vývoj hospodářství Číny

V dalším textu se tato práce bude zabývat dopravou z Číny, proto zde nejdříve bude krátce popsáno čínské hospodářství a zahraniční obchod Číny.



Obr. 1 Mapa Číny

Zdroj: *Central Intelligence Agency The World Fact Book* [online]. [cit. 20.11.2008].

Dostupné z: <<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ch.html>>

Čína v posledních letech těží z uvolňování podmínek na trhu, v roce 2007 se jí opět podařilo dosáhnout růstu HDP přes deset procent.

Mezníkem v ekonomickém rozvoji bylo nastartování reformy koncem 70. let. Tehdy Čína veřejně uznala sloučitelnost tržního systému s myšlenkami socialismu a vyhlásila ideu „socialistického tržního hospodářství“. Po dřívějším destruktivním dopadu kulturní revoluce na hospodářské dění se tak opět otevřel prostor ekonomickému rozvoji a procesu celkové hospodářské reorientace založenému na dvou základních principech. Za první

na pragmatických přístupech a za druhé na postupném experimentálně ověřovaném řazení reformních kroků v hospodářské či politické oblasti. ^[3]

Důležitou událostí bylo také bezesporu přijetí Číny do WTO, ke kterému došlo v prosinci roku 2001. Členstvím se Čína zavázala přijmout řadu reforem, např. postupně snižovat cla a otevřít ekonomiku pro zahraniční kapitál.

Čínskou ekonomiku zvýhodňuje především levná pracovní síla. Platy jsou v porovnání s Evropou velmi nízké, navíc čínští zaměstnavatelé nemusejí platit za své zaměstnance sociální a zdravotní pojištění, což představuje další úsporu. Na druhou stranu při zvyšování kvalifikace dělníků, ke kterému v Číně díky výrobě složitějších a náročnějších výrobků dochází, je růst HDP okolo 10% téměř nutností. Kvůli zvyšující se kvalifikaci dochází totiž k redukci pracovních míst a k uživení miliardového národa je nutný právě růst ekonomiky.

Problémem je také závislost Číny na USA. Jak se píše v kapitole věnované zahraničnímu obchodu, USA jsou druhým největším kupcem čínského exportu. Čínská měna je navíc vázána právě na dolar, což sice při krizi americké ekonomiky snižuje ceny čínských výrobků, na druhou stranu ale krize připravuje Čínu o odbyt části exportu. Proto Čína z americké krize netěží tolik, jak by se mohlo zdát.

Nejdůležitější ekonomické údaje jsou uvedeny v tabulce:

Tab. 1 Základní makroekonomické ukazatele za období let 2003–2007

Ukazatel	2003	2004	2005	2006	2007
HDP v běžných cenách (mld. USD)	1 648	1 936	2 303	2 774	3 315
Růst HDP ve srovnatelných cenách	10,00%	10,10%	10,40%	11,10%	11,40%
HDP na obyvatele (USD)	1 280	1 490	1 760	2 110	2 510
Míra inflace na bázi indexu spotř. cen	1,10%	3,80%	1,80%	1,70%	4,80%
Míra nezaměstnanosti	10,00%	10,10%	9,80%	9,00%	4,20%
Míra nezaměstnanosti (ve městech)	4,30%	4,20%	4,20%	4,10%	4,00%

Zdroj: *BusinessInfo Souhrnná teritoriální informace Čína* [online]. [cit. 29.11.2008].

Dostupné z: <<http://www.businessinfo.cz/cz/rubrika/cina/1000539/>>

Zdroj: *Central Intelligence Agency The World Fact Book* [online]. [cit. 20.11.2008].

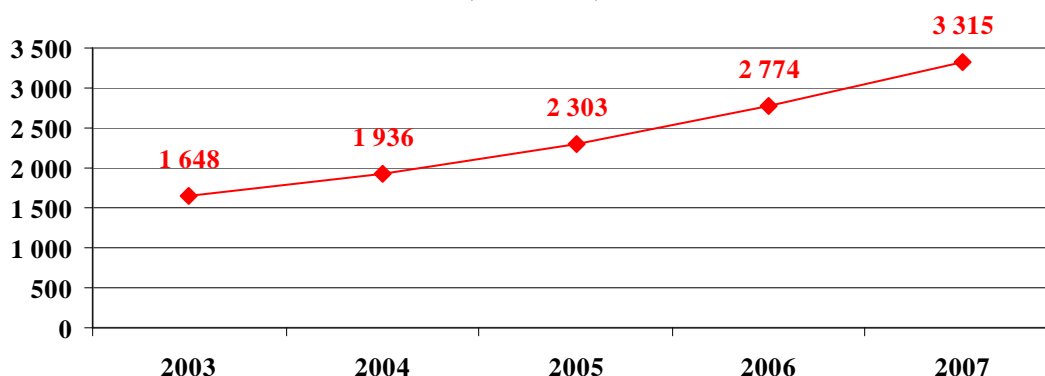
Dostupné z: <<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ch.html>>

^[3] KRAFT, J. a FÁREK, J. *Světová ekonomika*. Liberec: Technická univerzita v Liberci, 2003. S. 80.

ISBN 80-7083712-8.

HDP v běžných cenách

(mld. USD)



Obr. 2 Vývoj HDP v běžných cenách

Zdroj: Vlastní

Jak uvádí tabulka, HDP rostlo v posledních letech kolem deseti procent, odborníci ovšem očekávají, že letošní růst bude o něco méně razantní, vzhledem ke zmíněným problémům americké ekonomiky a také vzhledem k přírodní katastrofě, ke které v Číně došlo začátkem roku 2008.

Zajímavý je také rozdíl mezi nezaměstnaností ve městech a na venkově. Je známo, že v Číně je průmysl rozvinutý zejména v oblastech blízko přístavů, zatímco vnitrozemí je zaostalé a obyvatelé živí pouze zemědělstvím. Vláda se tento jev v posledních letech snaží změnit tím, že podporuje a sama i posílá investice právě do zaostalých vnitrozemských oblastí. Průmysl se tak začíná přesouvat právě sem.

Další kapitola se zaměří na Hong, který je velmi důležitý v souvislosti se zahraničním obchodem Číny.

3.2 Hongkong

Hongkong je bývalou britskou kolonií, až v roce 1997 se stal zvláštním územím Číny.

Do roku 2047 má garantovánu vysokou autonomii, dokonce se řídí podle své ústavy a má také svou vládu a vlastní měnu – hongkongský dolar.

Hongkong má s Čínou uzavřené dvoustranné úmluvy – tzv. Dohody o úzké ekonomické spolupráci, anglicky CEPA (Close Economic Partnership Arrangement). Díky těmto smlouvám mohou hongkongské firmy po splnění určitých podmínek umisťovat zboží na čínský trh bez nutnosti platit clo.



Obr. 3 Mapa Hongkongu

Zdroj: *Intelligence Agency The World Fact Book* [online].

[cit. 20.11.2008]. Dostupné

z: <<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/hk.html>>

Hongkongské právo se stále řídí britskou úpravou, tzv. Common Law, proto je zde i pro cizince snadnější se orientovat. Co se týče práva, Hong Kong striktně lpí na dodržování duševního vlastnictví.

Z těchto důvodů – velmi blízkého vztahu s Čínou a zároveň dodržováním práva – se Hongkong stal tzv. branou do Číny. Pro exportéry, kteří chtějí své zboží umístit na čínský trh je jednodušší a zároveň bezpečnější prodat zboží přes Hongkong.

Skutečnost, že Čína je pro Hong Kong nejsilnějším obchodním partnerem, dokládají také data v následujících tabulkách. Téměř polovina zboží směřuje z Hongkongu do Číny a také obráceně. Až 90% vývozních zbožových komodit Hongkongu tvoří reexporty právě z Číny. Zatímco zahraniční exportéři využívají Hongkong jako bránu do Číny, Čína využívá Hongkong jako bránu světa. Není proto překvapením, že největší položku exportu tvoří textil a oděvy.

Konkrétní čísla týkající se zahraničního obchodu Hongkongu jsou v následující tabulce. Je vidět, že jak v exportu, tak v importu je podíl Číny téměř 50%.

Tab. 2**Zahraniční obchod Hongkongu**

(mld. HK \$)

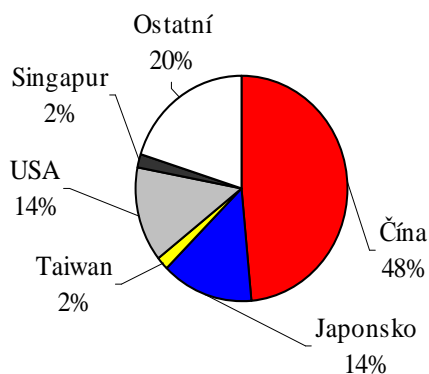
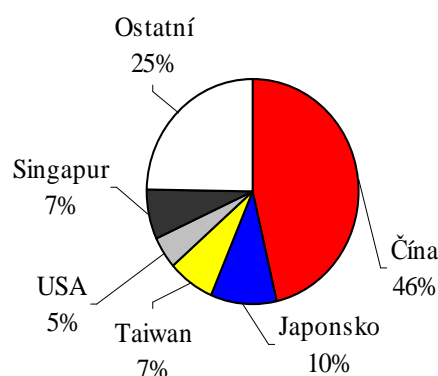
Rok	Vývoz	Vývoz do Číny	Podíl Číny	Dovoz	Dovoz z Číny	Podíl Číny	Balance	Balance s Čínou
2005	2 250	1 013	45%	2 329	1 049	45%	-79	-37
2006	2 461	1 156	47%	2 600	1 193	46%	-139	-37
2007	2 688	1 308	49%	2 868	1 330	46%	-180	-21

Zdroj: *Census and Statistics Department The Government of the Hong Kong Special Administrative Region*
 [online]. [cit. 5.12.2007]. Dostupné z: <http://www.censtatd.gov.hk/hong_kong_statistics/statistical_tables/>

Tab. 3**5 hlavních partnerů Hongkongu v ZO v roce 2007**

	Vývoz (mil. HK \$)	Podíl (%)	Dovoz (mil. HK \$)	Podíl (%)	Balance (mil. HK \$)
Čína	1 308 332	49%	1 329 652	46%	-21 320
Japonsko	368 202	14%	287 329	10%	80 873
Taiwan	52 934	2%	205 102	7%	-152 168
USA	368 202	14%	138 768	5%	229 434
Singapur	50 450	2%	194 775	7%	-144 325
Ostatní země	539 393	20%	712 385	25%	-172 992
Celkem	2 687 513	100%	2 868 011	100%	-180 498

Zdroj: *Census and Statistics Department The Government of the Hong Kong Special Administrative Region*
 [online]. [cit. 5.12.2007]. Dostupné z: <http://www.censtatd.gov.hk/hong_kong_statistics/statistical_tables/>

Podíly zemí na vývozu**Podíly zemí na dovozu****Obr. 4 Podíly zemí na vývozu a dovozu**

Zdroj: Vlastní

4 Zahraniční obchod Číny

4.1 Zahraniční obchod Číny obecně

Situace v zahraničním obchodě Číny je stejně pozitivní jako růst HDP. Čína má aktivní obchodní bilanci, zahraniční obchod navíc vykazuje růstovou tendenci.

Jak již bylo zmíněno, hrozbou pro zahraniční čínský obchod může být ekonomická krize v USA, kam množství zboží z Číny směřuje.

Konkrétní čísla jsou opět uvedena v tabulce a grafu.

Tab. 4 Vývoj zahraničního obchodu Číny

(mil. USD)

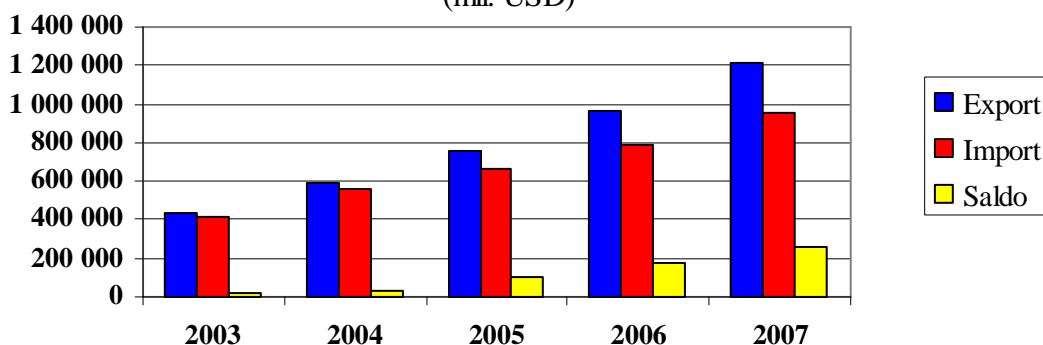
Rok	Export	Import	Saldo
2003	438 228	412 760	25 468
2004	593 326	561 229	32 097
2005	761 953	659 953	102 001
2006	968 936	791 461	177 475
2007	1 218 015	955 818	262 196

Zdroj: *BusinessInfo Souhrnná teritoriální informace Čína* [online]. [cit. 10.10.2008].

Dostupné z: <<http://www.businessinfo.cz/cz/rubrika/cina/1000539/>>

Vývoj zahraničního obchodu Číny

(mil. USD)



Obr. 5 Vývoj zahraničního obchodu Číny

Zdroj: Vlastní

Čína zaznamenala růst zahraničního obchodu zejména po vstupu do WTO v roce 2001. V této tabulce a grafu je zobrazen růst zahraničního obchodu od roku 2003, export v tomto období vzrostl téměř třikrát a import se více jak zdvojnásobil.

Důležitá je teritoriální struktura čínského zahraničního obchodu. Velká část exportu ČLR se obchoduje přes Hongkong, který je ve statistikách ČLR vykazován odděleně, a tím dochází ke zkreslení výše skutečného čínského exportu např. do Evropy. Podle zveřejněné statistiky dosáhl v roce 2007 obrát s Hongkongem úrovně 197,2 mld. USD, přičemž export představoval 184,4 mld. USD a import pouze 12,8 mld. USD (tedy saldo 171,6 mld. USD).^[4]

Mezi nejdůležitější obchodní partnery Číny patří státy Evropské unie a Spojené státy americké, jak je vidět v následující tabulce:

Tab. 5 **Zahraniční obchod Číny**

(mil. USD)

Země	Obrát	Vývoz z Číny	Dovoz z Číny	Saldo
EU celkem	356 151	245 192	110 960	134 232
USA	302 083	232 704	69 379	163 325
Japonsko	236 022	102 071	133 951	-31 880
Hongkong	197 248	184 432	12 816	171 616
Korejská republika	159 898	56 141	103 757	-47 616
Taiwan	124 480	23 458	101 022	-77 564
Rusko	48 165	28 488	19 677	8 811
Singapur	47 157	29 638	17 519	12 119
Malajsie	46 398	17 691	28 707	-11 016
Austrálie	43 846	17 993	25 852	-7 859
Indie	38 647	24 016	14 631	9 385
Thajsko	34 639	11 974	22 665	-10 691

Zdroj: *BusinessInfo Souhrnná teritoriální informace Čína* [online]. [cit. 10.10.2008].

Dostupné z: <<http://www.businessinfo.cz/cz/rubrika/cina/1000539/>>

Pokud se zaměříme na komoditní strukturu zahraničního obchodu zjistíme, že v dovozu převažují stroje a dopravní zařízení, surové materiály, chemikálie, nerostná paliva a mazadla. Nejvíce Čína naopak vyváží stroje a přepravní zařízení, průmyslové a tržní výrobky.

^[4] *BusinessInfo Souhrnná teritoriální informace Čína* [online]. [cit. 10.10.2008].

Dostupné z: <<http://www.businessinfo.cz/cz/rubrika/cina/1000539/>>

Ve světě jsou nejvíce známe levné dovozy textilu z Číny, který najdeme například na tržnicích, v Číně si ale textil nechávají šít také světové renomované značky a stejný trend je vidět i u ostatních výrobků.

Číňané jsou ovšem známí také svým kopírováním, marně se svých práv snaží domoci například český výrobce malých motorek Blata. Ochrana duševního vlastnictví stále patří v Číně k velkým problémům a je to také jedna z věcí, která je Číňanům opětovně a oprávněně vyčítána.

Pozitivním jevem v zahraničním obchodě Číny je postupné snižování cel, ke kterému se Čína zavázala WTO, čínský trh je ovšem stále svázán množstvím netarifních opatření, která brání exportérům vstupovat na trh. Jedná se zejména o kvóty a dovozní licence. Počet kvót se díky postupné liberalizaci snižuje, zůstávají v platnosti pouze u zemědělských produktů a některých hnojiv.

V Číně je také omezen vývoz zboží, na některé druhy je třeba získat vývozní povolení, v menší míře existují také vývozní cla, která jsou uvalena především na suroviny a polotovary. Úplně zakázán je vývoz např. uměleckých děl a platiny.

Problematická je čínská měna, která je pevně fixována na dolar. Při krizi americké ekonomiky tedy čínská ekonomika sílí, zatímco čínská měna díky této fixaci klesá a tento jev ještě více zlevňuje čínské výrobky, což ještě více poškozuje např. výrobce srovnatelného zboží v EU.

4.2 Zahraniční obchod Číny ve vztahu k ČR

Tab. 6 **Zahraniční obchod ČR s Čínou**

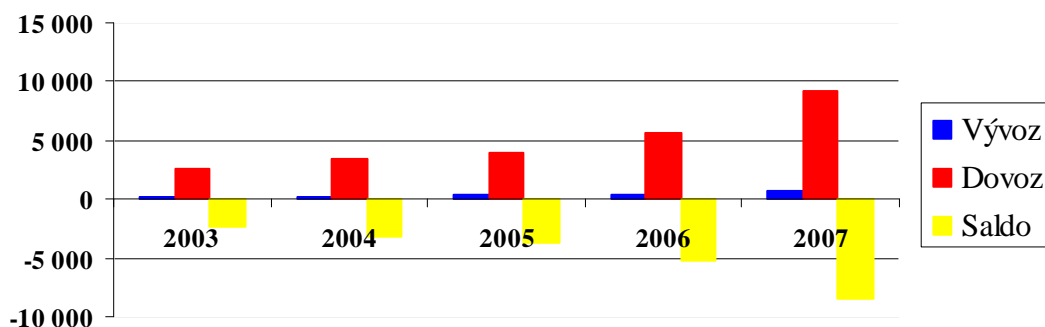
(mil. USD)

Rok	Vývoz	Růst vývozu	Dovoz	Růst dovozu	Saldo	Růst salda
2003	236	x	2 611	x	-2 375	x
2004	271	15%	3 493	34%	-3 222	36%
2005	298	10%	3 921	12%	-3 623	12%
2006	401	34%	5 703	45%	-5 302	46%
2007	697	74%	9 236	62%	-8 538	61%

Zdroj: *BusinessInfo Souhrnná teritoriální informace Čína* [online]. [cit. 10.10.2008]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cz/sti/cina-obchodni-a-ekonomicka-spoluprace-s-cr/7/1000539/#sec2>

Zahraniční obchod ČR s Čínou

(mil. USD)



Obr. 6 Zahraniční obchod ČR s Čínou (mil. USD)

Zdroj: Vlastní

Jak dokládá tabulka i graf, s Čínou má Česká republika dlouhodobě negativní bilanci, která se každým rokem prohlubuje. Je to především kvůli restriktivním opatřením, která omezují vývoz našich výrobků na čínský trh, a také kvůli neznalosti trhu a právě těchto omezení ze strany českých exportérů. Dalším specifickým je reexport čínských výrobků, některé z nich se totiž na náš trh dostávají přes jiné státy, to znamená, že ve skutečnosti je naše bilance s Čínou ještě mnohem zápornější.

Tab. 7 Komoditní struktura ZO ČR s Čínou v roce 2007

(mil. USD)

Komodita	Vývoz z ČR	Důvoz do ČR	Saldo
Potraviny a živá zvířata	4,3	89,0	-84,7
Nápoje a tabák	0,2	0,9	-0,8
Surové materiály	22,3	32,5	-10,3
Nerostná paliva	2,3	1,6	0,7
Živočišné a rostlinné oleje	0,0	0,1	-0,1
Chemikálie	37,2	175,6	-138,4
Tržní výrobky	95,4	840,7	-745,3
Stroje a přepravní zařízení	482,3	6 148,9	-5 666,6
Různé průmyslové výrobky	53,5	1 946,2	-1 892,7
Celkem	697,3	9 235,5	-8 538,2

Zdroj: *BusinessInfo Souhrnná teritoriální informace Čína* [online]. [cit. 10.10.2008]. Dostupné

z: <http://www.businessinfo.cz/cz/sti/cina-obchodni-a-ekonomicka-spoluprace-s-cr/7/1000539/#sec2>

Pro export českých výrobků jsou vhodné především takové, které jsou na vysoké technické úrovni a lze je těžko okopírovat, což jsou především výrobky elektronického, elektrotechnického a softwarového průmyslu, případně zařízení a technologie pro průmysl.

Známy a úspěšnými položkami českého exportu nadále zůstává především sklo a bižuterie. V Číně byla také v roce 2007 zahájena licenční výroba Škody Octavia, problémem ale zůstávají administrativní opatření, která omezují počet importovaných dílů v automobilech vyráběných v Číně.

Ve struktuře českého vývozu hrají dominantní roli stroje a přepravní zařízení, tržní výrobky a různé průmyslové výrobky, z Číny se především dovážely stroje a přepravní zařízení, různé průmyslové výrobky a tržní výrobky. V českém vývozu velmi dynamického růstu v roce 2007 dosáhla nerostná paliva a mazadla, tržní výrobky, potraviny a živá zvířata, různé průmyslové výrobky a stroje a přepravní zařízení. Na dovozní straně významně vzrostly dovozy komodit jakou jsou nápoje a tabák, tržní výrobky a stroje a přepravní zařízení.^[5]

Vztahy mezi ČR a Čínou se řídily Obchodně ekonomickou dohodou, které ovšem skončila platnost vstupem České republiky do Evropské unie. Začátkem roku 2004 byla sjednána nová Dohoda o hospodářské spolupráci. Na jejím základě byl ustanoven Smíšený ekonomický výbor, který má pravidelně zasedat a řešit konkrétní obchodní záměry a investiční projekty, stejně jako překážky a problémy ve vzájemném obchodě.^[6]

4.3 Zahraniční obchod Číny ve vztahu k EU

Zahraniční obchod s Čínou se stal v posledních letech nejdůležitějším úkolem obchodní politiky Evropské unie. Jak vidíme v tabulce, obchod mezi Čínou a EU v posledních letech roste, přičemž záporné saldo obchodní bilance se každý rok prohlubuje o čtvrtinu. Evropa je pro Čínu nejdůležitějším vývozním trhem a Čína je pro Evropu největším dovozcem.

Velmi vysoké pasivní saldo je, stejně jako u zahraničního obchodu s Českou republikou, způsobeno především nerovnováhou obchodních podmínek. Zatímco evropský trh je velmi otevřený, čínský trh je i po vstupu do WTO zatížen množstvím restriktivních omezení a cel.

^[5] *BusinessInfo Souhrnná teritoriální informace Čína* [online]. [cit. 10.10.2008].

Dostupné z: <<http://www.businessinfo.cz/cz/sti/cina-obchodni-a-ekonomicka-spoluprace-s-cr/7/1000539/#sec2>>

^[6] *BusinessInfo Souhrnná teritoriální informace Čína* [online]. [cit. 10.10.2008].

Dostupné z: <<http://www.businessinfo.cz/cz/sti/cina-obchodni-a-ekonomicka-spoluprace-s-cr/7/1000539/#sec2>>

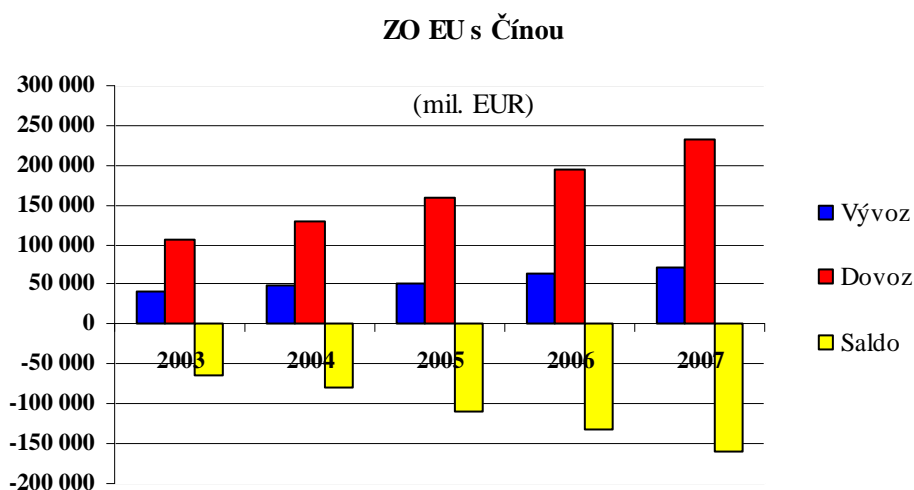
Právní předpisy jsou navíc v Číně prosazovány velmi nejednotně, což způsobuje zahraničním obchodníkům a investorům velké potíže.

Tab. 8 **Zahraníční obchod EU s Čínou**

Rok	Vývoz (mil. EUR)	Růst vývozu (%)	Dovoz (mil. EUR)	Růst dovozu (%)	Saldo (mil. EUR)	Růst Salda (%)
2003	41 473	x	106 221	x	-64 748	x
2004	48 376	17%	128 692	21%	-80 316	24%
2005	51 825	7%	160 327	25%	-108 502	35%
2006	63 784	23%	194 835	22%	-131 051	21%
2007	71 757	13%	231 516	19%	-159 759	22%

Zdroj: *European comission China EU Bilateral Trade and Trade with the World* [online]. [cit. 15.9.2008].

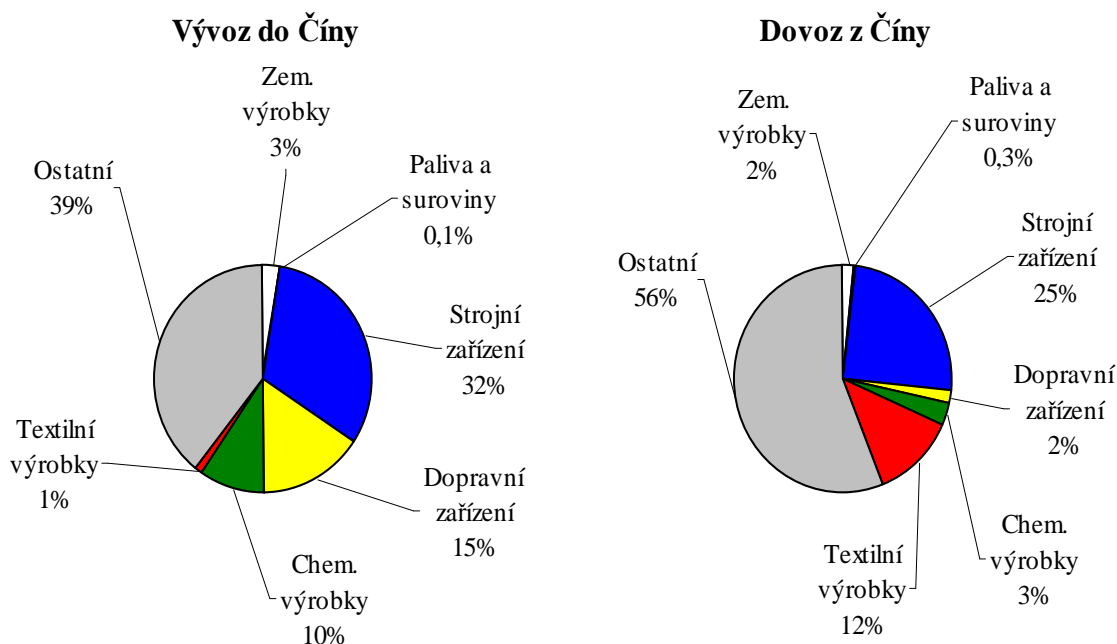
Dostupné z: <http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_113366.pdf>



Obr. 7 **Zahraníční obchod EU s Čínou**

Zdroj: Vlastní

Na dalším grafu vidíme komoditní strukturu z hlediska nejvíce obchodovaných druhů zboží.



Obr. 8 Komoditní struktura zahraničního obchodu EU s Čínou v roce 2007

Zdroj: Vlastní

Z grafu je patrné, že z Číny do Evropy proudí nejvíce strojní zařízení, která zaujímají 25% a teprve za nimi následuje problematický textil s 12%. Evropská unie do Číny nejvíce vyváží strojní a dopravní zařízení, tedy především vyspělé technické výrobky.

Základním dokumentem, na kterém jsou i dnes postaveny vztahy mezi Čínou a EU je Dohoda o obchodu a spolupráci z roku 1985. Ta byla postupně doplňována v letech 1994 a 2002 a obsahuje ujednání jak o obchodních vztazích, tak o programu vzájemné kooperace. V lednu 2007 začaly práce na podstatně podrobnější Dohodě o spolupráci a partnerství (PCA). Kromě těchto všeobecně pojatých dohod byla v průběhu posledních let podepsána celá řada dalších ujednání mezi oběma stranami např. o vědecké spolupráci.

5 Logistika v Číně

5.1 Stav logistiky v Číně

Logistika je v Číně poměrně mladým odvětvím, které se ale v posledních letech velmi intenzivně vyvíjí a u kterého se v příštích letech očekává růst 15 až 30% ročně.

S uvolňováním čínského trhu dochází také k rozvoji logistiky a vzniku logistických firem. Až do devadesátých let ovládala čínský logistický trh státní firma Sinotrans, která měla téměř monopol na logistické služby. I dnes, kdy v Číně vzniká množství nových logistických firem, chce stát toto odvětví mít pod kontrolou. Na čínském trhu může působit pouze takový poskytovatel logistických služeb, který má platnou licenci vydanou státními orgány.

Změny se projevují také v orientaci logistiky. Dříve se jednalo zejména o exportní logistiku, která se odehrávala především v ekonomických zónách blízko přístavů.

V současné době se výrobní závody přesouvají do vnitrozemí, kde mají podniky k dispozici levnější pracovní sílu i levnější stavební pozemky, do území, jejichž rozvoj je podporován vládou. Logistické firmy proto musí řešit přesun zboží ze vzdálených vnitrozemských oblastí na přístavy a letiště. Zde ovšem narážejí na problémy s infrastrukturou.

Infrastruktura je zatím v Číně ve velmi špatném stavu. Pomineme-li rozvinuté průmyslové oblasti, soustředěné především v blízkosti zmíněných přístavů, je v Číně mnoho oblastí, kde nenajdeme silnice apod. S nápravou tohoto problému by měl pomoci rychlý rozvoj čínské ekonomiky v posledních letech, který již umožnil vládě zvýšit investice do infrastruktury. Další investice má vláda v plánu i na příští roky. Investice a výstavbu nových komunikací dokládá následující vývoj.

Tab. 9 Vývoj dopravní infrastruktury v Číně

Položka	Rok 2005 (tis. km)	Rok 2006 (tis. km)	Růst proti roku 2005 (tis. km)	Růst (%)
Železniční tratě	60,10	77,10	17,00	28,29%
- z toho elektrifikované	19,40	23,40	4,00	20,62%
Silnice	3 345,00	3 457,00	112,00	3,35%
- z toho dálnice	41,00	45,30	4,30	10,49%

Zdroj: *BusinessInfo Souhrnná teritoriální informace Čína* [online]. [cit. 10.10.2008]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cz/rubrika/cina/1000539/>

Stav infrastruktury u jednotlivých typů doprav bude popsán v následujících kapitolách.

Dalším rysem logistiky v Číně je velký nepoměr mezi dopravou importovaného a exportovaného zboží. Jak bylo popsáno v části pojednávající o zahraničním obchodu Číny s Evropskou unií, objem zboží vyváženého z Číny do EU byl v roce 2007 téměř o 160 miliard EUR vyšší než objem zboží dovezeného do Číny.

Tento stav samozřejmě působí na ceny dopravy a způsobuje, že doprava z Číny do Evropy je téměř třikrát dražší než v opačném směru. Dalším efektem je nedostatek kontejnerů v námořní dopravě, přetížené přístavy a tím často i dlouhé čekací doby v přístavech.

Pozitivní vliv má tato situace naopak na import zboží z Evropy. Díky zmíněnému nepoměru mezi cenami je možné využívat rychlou a v tomto směru levnou leteckou dopravu a také výhody toho, že levná doprava činí evropské zboží na čínském trhu konkurenceschopnějším.

S růstem čínské ekonomiky samozřejmě roste i životní úroveň Číňanů, a tak se zde pro evropské exportéry otevírá trh s miliony zákazníků, kteří navíc začínají být ochotní připlatit si za luxus. Toho již využila např. známá francouzská firma Louis Vuitton. V době, kdy americký a evropský trh zasáhla hospodářská krize, může být čínský trh jakýmsi trhem záchranným.

Čeští exportéři a poskytovatelé logistických služeb si také již dávno uvědomují důležitost čínského hospodářství. Důkazem může být např. veletrh Transport Logistic, který se v Číně pořádá od roku 2004 a o který mají firmy působící v teritoriu velký zájem. Česká republika se na letošním ročníku prezentovala ve vlastním pavilonu a jedním z největších českých vystavovatelů byla letos např. firma Čechofracht. Veletrhu se také účastnila firma Schenker, která představovala jak svou oblastní pobočku v Číně, tak celosvětovou síť.

Další části práce se zabývají činností firmy Schenker v Číně a následně s jednotlivými druhy přeprav z Číny do Evropy.

5.2 Společnost Schenker v Číně

Společnost Schenker vstoupila na čínský trh v roce 1966 založením své pobočky v Hongkongu. První pobočka v kontinentální Číně byla založena po roce 1970 a důležité bylo také založení oblastní kanceláře v Pekingu v roce 1982.

V současnosti se síť společnosti Schenker v Číně skládá z více než 55 kanceláří ve více než 34 hlavních oblastech s asi 4 700 zaměstnanci a jejich počet stále roste.

Velmi důležitou událostí pro celou společnost Schenker byly letošní Olympijské hry, Schenker byl jmenován oficiálním dopravcem, což mu umožnilo více se zviditelnit.

Strategická je v Číně z logistického hlediska hlavně jižní část – tzv. Pearl River Delta, kde se nachází také zvláštní část Číny Hongkong.



Obr. 9 Mapa oblasti Pearl River Delta

Zdroj: Wikipedia Pearl River Area [online]. [cit. 11.10.2007]. Dostupné

z: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/be/Pearl_River_Delta_Area.png>

- 40% čínského exportu odchází z této oblasti.
- 30% high-tech výrobků se vyrábí v této oblasti.
- 35% textilní produkce se vyrábí v této oblasti.
- Hlavní výrobci nábytku a elektrického zboží sídlí v této oblasti.

Skladba poskytovaných služeb se příliš neliší od těch nabízených v ČR, jak to u globálních společností bývá obvyklé. V Číně je ovšem větší důraz kladen na námořní dopravu, vzhledem k obrovským objemům zboží, které je z této oblasti dopravováno.

5.3 Námořní doprava

Námořní doprava je nejužívanějším způsobem přepravy zboží z Číny do Evropy, protože je schopna za relativně nízkou cenu přepravit velké množství nákladu.

Pro dopravu hotových výrobků, kterých se z Číny vyváží nejvíce, se používá především kontejnerová liniová doprava, která je provozována pravidelně mezi dvěma přístavy a využívá jako přepravní jednotky kontejnery.

Kontejner je standardizovaná přepravní jednotka s vnějšími rozměry 6 058 x 2 438 x 2 591 mm, ložným objemem 32 m³ a nákladem 21,7 tuny. Těmto rozměrům odpovídá mezinárodní jednotka TEU (Twenty foot equivalent unit), tedy jeden 20tistopý kontejner.

Tab. 10 Největší kontejnerové přístavy světa

Pořadí - rok			Přístav	Země	mil. TEU	mil. TEU	Nárůst
2007	2006	2005			2007	2006	
1.	1.	2.	Singapore	Singapore	27,9	24,8	13%
2.	3.	3.	Šanghaj	Čína	26,2	21,7	21%
3.	2.	1.	Hongkong	Čína	23,9	23,5	2%
4.	4.	4.	Shenzhen Ports (Chiwan, Shekou, Yantian)	Čína	21,1	18,5	14%
5.	5.	5.	Pusan	Jižní Korea	13,3	12	11%
6.	7.	7.	Rotterdam	Nizozemsko	10,8	9,6	13%
7.	9.	10.	Dubaj	UAE	10,7	8,8	22%
8.	6.	6.	Hamburk	Tchajwan	10,2	9,8	4%
9.	9.	9.	Kaohsiung	Německo	9,9	8,9	11%
10.	8.	8.	Los Angeles	USA	9,6	8,5	13%

Zdroj: ŠIROKÝ, J. a CEMPÍREK, V. Rekordní překládky v terminálu Bremerhaven. In. *Logistika*. Č. 10. Praha: Economia, 2008. S. 56-57. ISSN 1211-0957.

V předchozí tabulce jsou největší kontejnerové přístavy světa. Mezi deseti největšími přístavy najdeme 3 čínské, což dokládá obrovské objemy zboží, které je do Číny a z Číny přepravováno.

Objemy největších evropských přístavů navíc nedosahují ani poloviny objemu, který projde čínskými přístavy, což přináší problémy zvláště v nejvytíženějším období roku, tedy před Vánoci, kdy evropské přístavy nestíhají odbavovat přívaly zboží z Číny.

5.3.1 Stav námořní dopravy v Číně



Obr. 10 Přístavy v Číně

Zdroj: *South Horizons International Petroleum* [online]. [cit. 10.10.2008].

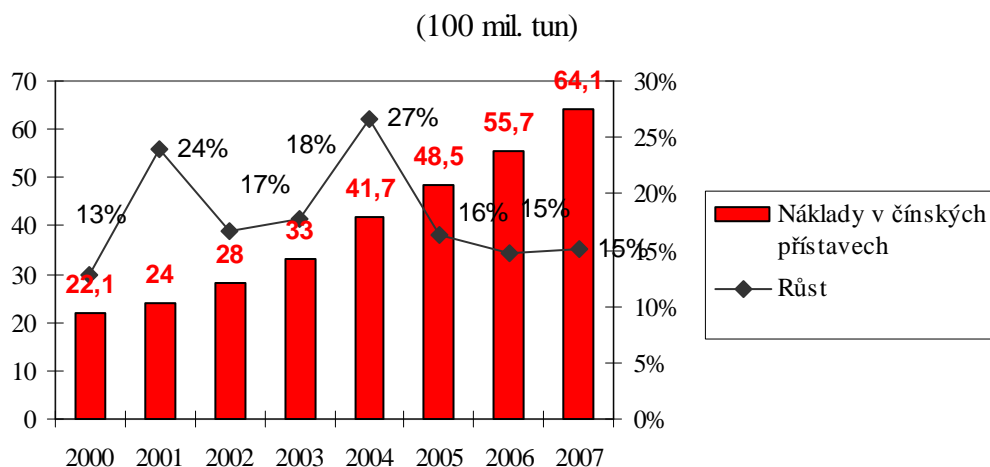
Dostupné z: <ship.com.hk/images/chinaport.jpg>

Na mapě jsou všechny důležité čínské námořní přístavy s výjimkou Shenzhen Port, tyto přístavy se nacházejí v blízkosti Hongkongu.

Díky velkému objemu vývozu se navyšují objemy zboží, které procházejí čínskými námořními přístavy, jak je vidět na předchozím grafu. Podle odhadů může v roce 2010 dosáhnout roční objem zboží, které tyto přístavy zpracovávají až 5 mld. tun.

Následující obrázek zachycuje růst nákladů v čínských přístavech od roku 2000 do roku 2007, v tomto období se objem nákladů téměř ztrojnásobil a stále roste.

Vývoj carga (nákladů) v čínských přístavech



Obr. 11 Vývoj carga (nákladů) v čínských přístavech

Zdroj: *Research in China China Port Industry Report* [online]. [cit. 8.9.2008].

Dostupné z: <<http://www.researchinchina.com/UpLoads/ArticleFreePartPath/20080908115517.pdf>>

Následující graf a tabulka zobrazují vývoj v kontejnerových přístavech Číny.

Tab. 11 Vývoj carga v největších čínských kontejnerových přístavech

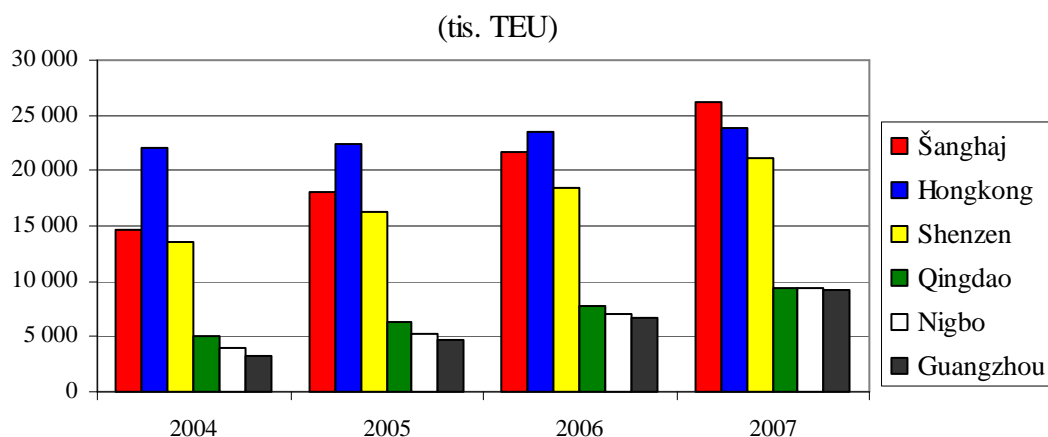
(tis. TEU)

Umístění 2007		Přístav	2004	2005	2006	2007
Čína	Svět					
1.	2.	Šanghaj	14 557	18 084	21 710	26 150
2.	3.	Hongkong	21 984	22 427	23 539	23 881
3.	4.	Shenzen	13 615	16 197	18 469	21 099
4.	10.	Qingdao	5 140	6 307	7 702	9 462
5.	11.	Nigbo	4 006	5 208	7 068	9 349
6.	12.	Guangzhou	3 308	4 685	6 600	9 200

Zdroj: *Wikipedia List of busiest container ports* [online]. [cit. 11.11.2008].

Dostupné z: <http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_busiest_container_ports>

Vývoj carga v největších čínských kontejnerových přístavech



Obr. 12 Vývoj carga v největších čínských kontejnerových přístavech

Zdroj: Vlastní

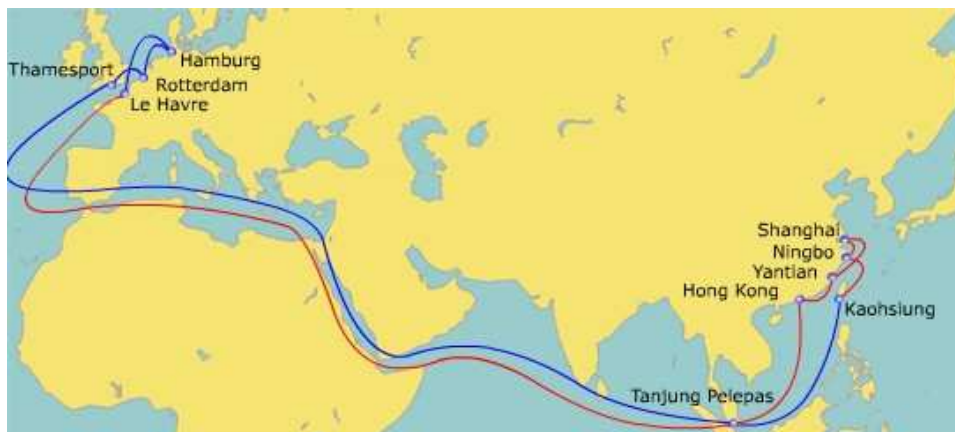
Rovněž kontejnerová přeprava zboží přes čínské přístavy vykazuje v posledních letech rekordní meziroční přírůstky. V roce 2007 prošlo námořními překladišti více než 113 mil. kontejnerů, což představuje 24% zvýšení v porovnání s rokem 2006. V současné době mezi 30 největšími kontejnerovými přístavy na světě figuruje 8 čínských přístavů s tím, že druhým největším světovým přístavem je Šanghaj, který se neustále rozšiřuje. Kapacita čínských kontejnerových přístavů meziročně narůstá v průměru až o 21% a do roku 2010 byl již měla dosáhnout úrovně 170 mil. kontejnerů. Podle aktuálních rozborů však ani tato kapacita nebude dostatečná z pohledu očekávaného nárůstu poptávky. Kapacitně bude šest největších čínských přístavů uvedených v tabulce zřejmě v průměru 6% pod úrovní poptávky.^[7]

Investice čínské vlády plynou také do zlepšení podmínek námořní dopravy. Prostředky směřují především na modernizaci a rozšiřování přístavů. Investice se týkají rovněž říčních přístavů, které při přepravě z vnitrozemí mohou představovat alternativu silniční a železniční dopravy.

Pro říční přepravu se využívají zejména řeky Yangtze, Perlová řeka a Žlutá řeka a do roku 2010 Čína plánuje využití dalších 15 toků v celkové délce 1 180 km.

^[7] Zdroj: *BusinessInfo Souhrnná teritoriální informace Čína* [online]. [cit. 10.10.2008]. Dostupné z: <<http://www.businessinfo.cz/cz/rubrika/cina/1000539/>>

5.3.2 Námořní doprava z Číny do Evropy



Obr. 13 Trasa námořních lodí z Číny do Evropy

Zdroj: *ShipmentLink* [online]. [cit. 29.11.2008]. Dostupné

z: <http://www.shipmentlink.com/tvs2/jsp/TVS2_ServiceProfile.jsp?line=CEM&segment=E>

Na obrázku jsou nakresleny dvě nejběžnější trasy námořní dopravy z Číny do Evropy, které se liší svými začátky a cíli a nepatrně také trasou.

Lodě z čínských přístavů nejdříve obeplouvají Vietnam, poté zamíří Malagašským průlivem kolem Indie do Arabského moře, odkud pokračují Rudým mořem a Suezským průplavem do Středozemního moře. Zde mohou udělat mezipřistání v některém v jihoevropských přístavů, např. v Terstu, než zamíří přes Gibraltarský průliv do Atlantického oceánu a do některého z významných evropských přístavů. Zboží z Číny směřuje nejčastěji do Hamburгу, Bremerhavenu nebo Rotterdamu.

Námořní cesta z Číny do některého z evropských přístavů trvá přes 20 dní, dále je nutné připočítat čas na tranzit z přístavu do země určení. V přístavech se zboží na cestu do ČR nejčastěji překládá na železnici, z tohoto hlediska jsou nejlépe obslužené přístavy Hamburg a Bremerhaven, odkud každý den jezdí až 7 vlaků, z Rotterdamu jsou to pak 2 vlaky týdně.

Jak již bylo v této práci uvedeno, objem zboží směřujícího z Číny do Evropy je nepoměrně větší než objem zboží směřující do Číny. To má vliv na cenu, na přepravní jednotky a také na samotné přístavy.

Ceny v námořní dopravě samozřejmě fungují podle zákona nabídky a poptávky, to znamená, že vysoká poptávka po dopravě z Číny její cenu zvyšuje. Přeprava 2 TEU

(jednoho 40tistopého kontejneru) z Číny do Evropy v dnešní době stojí okolo 4 000 USD, zatímco přeprava stejného kontejneru do Číny stojí 1 500 – 2 000 USD.

Tento rozdíl je také způsoben tím, že díky nízkému objemu exportu do Číny je v čínských přístavech velký nedostatek kontejnerů. Rejdaři jsou tak nuceni dopravovat kontejnery do Číny často i prázdné a tomu se snaží čelit právě snižováním cen.

Další tlak na růst cen v námořní dopravě vytváří rostoucí cena fosilních paliv. Ta jedna nutí rejdaře zvětšovat velikost lodí a tím zvyšovat efektivitu přepravy a současně působí tlak na snižování rychlosti plavby. Zatímco ještě v roce 2004 tvořily náklady na palivo 33%, v současnosti je to již kolem 63% z celkových nákladů rejdařů. Dosud standardní rychlost kolem 25 uzlů (cca 50 km/h) je pak čím dál častěji snižována až na 20 uzlů (37 km/h). Cena paliva jde ruku v ruce společně se sílícími snahami o snižování emisí lodních motorů a stejně tak i v tomto případě lze dosáhnout výrazného zlepšení snížením rychlosti plavby. Snížením rychlosti o 20% lze dosáhnout úspory 25% paliva a to i přes fakt, že je nutno zařadit na námořní linky další plavidla, aby byla zachována původní kapacita na daném spojení.^[8]

Námořní doprava také podléhá výkyvům během roku. Nejproblematictější je sehnat dopravu v období před Vánoci, kdy se všichni evropští obchodníci chtějí dostatečně předzásobit. Dochází pak k přeplnění především evropských přístavů, které nestíhají odbavit obrovské množství kontejnerů.

Další zásadní událostí, která ovlivní námořní dopravu z Číny je konec námořních konferencí mez Dálným východem a Evropou v říjnu 2008. Konference představovala určitý druh kartelu, tedy dohodu o cenách mezi jednotlivými rejdaři. Trvání konferencí zatím umožňovala výjimka Evropské komise, které ovšem v říjnu 2008 skončila platnost.

Po rozpuštění konferencí očekává Evropská komise snížení cen a současně doufá ve zvýšení kvality služeb rejdařů. Snížení cen ovšem může být problematické, protože může dojít k tomu, že si rejdaři při současném trendu přeplněných přístavů stanoví mnoho vysokých příplatků, nebo naopak budou mít cenu zahrnující všechny služby, do které se případné příplatky schovají. Dopad rozpadu námořních konferencí se tedy vyplatí nadále sledovat.

^[8] *K-report český dopravní server Kontejnerový námořní trh v roce 2008* [online]. [cit. 29.11.2008].

Dostupné z: <<http://web.k-report.net/clanky/kontejnerovy-namorni-trh-v-roce-2008/>>

I přes všechny uvedené problémy námořní doprava zůstane nejvyužívanějším způsobem přepravy do Evropy, především kvůli levné ceně a obrovskému množství zboží, které je schopna přepravit. Ostatní alternativy, které budou dále popsány, mohou sloužit k tomu, aby alespoň trochu ulevily přeplněným evropským přístavům.

5.4 Letecká doprava

5.4.1 Stav letecké dopravy v Číně

Čína je v současnosti na prvním místě v rozvoji letecké dopravy na světě a na druhém místě v počtu provozovaných letadel. Velký rozmach letecké dopravy ale doprovází také problémy, především v oblasti řízení letového provozu, která není dostatečně rozvinutá a také v koordinaci letových plánů. Tyto problémy vedou často k přetížení letového prostoru a ke zpoždění letů.

Problémem je také nedostatek letadel, který vedl Čínu dokonce k založení vlastní společnosti na jejich výrobu. Kromě toho probíhá výroba firmy Airbus přímo v Číně.

Další investice by měly mířit především do rozvoje letišť, kterých je sice v Číně téměř 150, využíváno a dobře vybaveno je jich ovšem jen 20. V souvislosti s rozvojem hospodářství v dalších oblastech se počet letišť zvýší až na 200.

V souvislosti s olympijskými hrami došlo k velkému rozvoji především na letišti v Pekingu, kde se v současnosti dokončuje třetí terminál. Tím se kapacita letiště zvýší až na 82 milionů pasažérů ročně, což toto letiště zařadí mezi největší letiště na světě.

5.4.2 Letecká doprava z Číny do Evropy

Jak již bylo napsáno výše, letecká doprava je jedním z nejvíce se rozvíjejících odvětví v Číně. Po letech izolace Číny, kdy letiště nebyla příliš využívána, proudí do letecké infrastruktury investice ke zlepšení vybavení letišť a rovněž ke zvýšení jejich počtu.

Při dopravě zboží z Číny do Evropy dávají exportéři stále přednost námořní dopravě před leteckou, především kvůli ceně, která je u letecké přepravy několikanásobně vyšší. Letecky se tak dopravují především cenné zásilky, u kterých by při námořní přepravě hrozilo riziko poškození či ztráty.

V čínské letecké dopravě se prozatím zboží dopravuje především v letadlech s pasažéry a nejvyužívanějšími letišti pro nákladní leteckou dopravu jsou Hongkong, Šanghaj, Peking

a Guangzhou. Všechna tato letiště se v loňském roce umístila mezi 30 nejvyužívanějšími nákladními letišti světa, Hongkong se dokonce umístil na druhém místě za letištem v Memphisu v USA. Všechna důležitá čínská letiště jsou vidět na obrázku.



Obr. 14 Letiště v Číně

Zdroj: *China Highlights* [online]. [cit. 1.10.2007] Dostupné

z: <<http://www.chinahighlights.com/image/china-flights/airport/china-airport.jpg>>

V exportovaném zboží přepravovaném letecky převažuje především elektronika, např. mobilní telefony a videokamery, které tvoří přibližně 16% celkového leteckého exportu zboží. Ostatní elektronika, jak např. různé součástky, počítače nebo lékařské vybavení jsou dopravovány také po moři.

5.5 SCHENKERSkybridge

SCHENKERSkybridge je přepravní produkt firmy Schenker, který má pomoci vyřešit komplikovanou situaci v námořní dopravě z Číny. V této práci se již psalo o přeplněnosti přístavů, s kterým souvisí zpoždění v přístavech, množství příplatků, které námořní dopravu prodražuje a prodlužuje, a v neposlední řadě také těžkosti se sháněním kontejnerů. Další problémy jsou navíc v Německu, kde dochází k modernizaci železnice, a tím i ke zpoždění vlaků, které zboží přivážejí z přístavů do České republiky.

Tyto okolnosti přivedly firmu Schenker k alternativnímu řešení, kterým je SCHENKERSkybridge. Tento produkt je spojením letecké a námořní dopravy, a proto

kombinuje výhody obou doprav. Námořní doprava je v dnešní době pomalá a víceméně levná, naproti tomu letecká doprava je sice rychlá, ale drahá. SCHENKERSkybridge je rychlejší než námořní doprava a zároveň levnější než doprava letecká.

První, větší část cesty je zboží přepravováno po moři a zbývající část letecky. Pro směr Asie – Evropa byl zvolen přístav Dubai, kam trvá plavba např. z Hongkongu 10 dní. Moderní přístav, který je současně i letištěm, dává záruku, že čas od zakotvení lodi po naložení zásilky do letadla je v případě potřeby i rekordních 6 hodin. Pro leteckou část tohoto mostu si Schenker pronajal vlastní nákladní letadlo s kapacitou 100 tun a 600 m³, které létá dvakrát týdně do terminálu v Hahnu, nedaleko Frankfurtu nad Mohanem. Díky tomu není problém ani se zásilkou skládající se z šesti 40tistopých kontejnerů. Menší zásilky většinou využívají letů přímo do většiny mezinárodních letišť v Evropě během celého týdne. V současné době přepravuje společnost Schenker z Hongkongu průměrně 600 tun zboží týdně. Výhodou tohoto řešení je především to, že jde o směr, který se neucpává a nezná sezónní příplatky. Úspora nákladů proti letecké přepravě činí 40 – 50%, úspora časová je vidět v následující tabulce.^[9]

Tab. 12 **SCHENKERSkybridge –**
srovnání doby přepravy z Asie do Evropy

Přístav	Námořní přeprava	SCHENKERSkybridge	Časová úspora
Hongkong	23 - 25	12 - 14	11
Guangzhou	25 - 27	14 - 16	11
Šanghaj	26 - 28	16 - 18	10
Xiamen	24 - 26	13 - 15	11
Ningbo	24 - 26	15 - 17	10

Zdroj: *Logistika*. Č. 10. Praha: Economia, 2008. S. 33. ISSN 1211-0957.

Jak již bylo uvedeno, výhodou této alternativy je především to, že se zboží vyhne zácpám v evropských přístavech a také časová úspora oproti námořní dopravě. Nevýhodou je oproti tomu vyšší cena způsobená právě použitím letecké dopravy. Tato kombinace doprav je tak vhodný zejména pro firmy, které jsou velmi závislé na tom, aby jejich zboží dorazilo včas.

^[9] *Logistika*. Č. 10. Praha: Economia, 2008. S. 33. ISSN 1211-0957.

5.6 Železniční doprava

5.6.1 Stav železniční dopravy v Číně

V současnosti i do železniční dopravy v Číně proudí nemalé investice a to jak na vybudování nových tratí, tak na elektrifikaci těch stávajících, na zvýšení rychlosti a bezpečnosti. Zvýšení rychlosti je velmi důležité, protože železniční přeprava se využívá především na dlouhé vzdálenosti.

Problémem železniční přepravy je také nízká vybavenost a malý počet nákladních vlaků. Díky tomu vážne např. přeprava surovin ze střední a západní Číny do míst průmyslové produkce především ve východní Číně.

K úspěchům posledních let se řadí především zprovoznění nejvýše položené železnice na světě v roce 2006, která zajišťuje spojení s Tibetem. Pro tuto trasu musely být dokonce vyrobeny speciální vlaky, které regulují uvnitř vozů atmosférický tlak, aby cestující neměli zdravotní problémy s řídkým vzduchem. Vlaky totiž jezdí i v nadmořské výšce nad 4 000 m.n.m. V současné době také probíhají zkušební jízdy pan-evropské a pan-asijské železnice, které mají Čínu spojit s Evropou a druhým směrem až se Singaporem.

5.6.2 Železniční doprava z Číny do Evropy



Obr. 15 Trasa železniční dopravy z Číny do Evropy

Zdroj: *CHINAdaily Agreement reached on Eurasian rail links* [online]. [cit. 10.1.2007].

Dostupné z: <http://www.chinadaily.com.cn/china/2008-01/10/content_6382884.htm>

Železniční cesta z Číny do Evropy, vyznačená na obrázku, je další z alternativních možností přepravy, které se v poslední době objevily. Vlak na této trase projíždí Čínou, Mongolskem, Ruskem, Běloruskem a Polskem až do Německa.

Železniční doprava je výhodná zejména pro export zboží z čínského vnitrozemí, kam se průmysl v poslední době přesouvá. Cesta kontejneru se zbožím z vnitrozemí do přístavu trvá přibližně pět dní, za tuto dobu se zboží při použití železniční dopravy dopraví až na rusko – čínské hranice, odkud cesta do Evropy trvá přibližně 14 dnů. Celková doba přepravy se tedy pohybuje okolo 20 dní, což je až týdenní úspora času oproti námořní dopravě.

Problémy mohou nastat s výběrem kontejnerů, který není tak široký, jako u námořní dopravy. Železniční kontejnery jsou ale ideální pro spotřební zboží, jehož přepravy se logistické společnosti často obávají. Stejně jako u námořní dopravy může být problémem nedostatek prázdných kontejnerů, protože zboží z Číny proudí několikanásobně více než opačným směrem.

Řešením by bylo, kdyby leasingové společnosti pronajímaly kontejnery na jednu cestu, tedy z Asie do Evropy, a zde by je odebíraly zpátky, respektive by je půjčovaly dál. Případně by železnice samy mohly koupit vlastní kontejnery a pronajímat je.^[10]

V železniční přepravě také hrozí větší riziko poškození zboží, kvůli častému překládání. Rozdílný rozchod kolejí totiž neumožňuje použít jeden vlak na celou cestu. Problematická mohou být také rizika krádeže, která vlaku mohou hrozit při průjezdu chudšími oblastmi.

Nejdůležitějším faktorem při výběru ceny je kromě času také cena a ta může být u železniční přepravy až o čtvrtinu levnější než letecká přeprava a pokud se jedná o přepravu z čínského vnitrozemí, může být cena dokonce o třetinu nižší než u námořní přepravy.

Atraktivitu této formy dopravy pro firmy importující zboží z Číny potvrdila firma Schenker, která po zkušebních jízdách několika vlaků z Číny do Evropy zavádí od února 2009 pravidelnou železniční linku mezi Čínou a Německem pod názvem Trans Eurasia Express. Vlaky budou z Číny jezdit dvakrát týdně a jejich cesta nebude trvat déle než 20 dní. Kontejnerové vlaky budou na základě pravidelného týdenního jízdního řádu spojit Šanghaj a Peking s Hamburkem Norimberkem a Duisburgem. Zájem o tuto novou službu již projevily firmy z automobilového, chemického, strojírenského a papírenského průmyslu a také výrobci potřeb pro domácnost.

^[10] *Podnikatelský týdeník profit* Pošlete z Číny zboží vlakem [online]. [cit. 9.1.2006].

Dostupné z: <<http://www.profit.cz/poslete-z-ciny-zbozi-vlakem-/15725.html>>

Železniční cestu do Evropy již využila např. firma Fujitsu Siemens Computers, která si do Německa nechala z Číny přepravit počítačové komponenty, monitory a počítačové skříně. Firma se k tomuto způsobu dopravy přiklonila především z ekologického hlediska, snaží se totiž prodávat výrobky šetrné k životnímu prostředí a železniční doprava o 95 % snižuje znečištění ovzduší emisemi CO₂.

Použití této alternativy vítají i železniční společnosti, které se v 90. letech postihl velký pokles zájmu o jejich služby.

Důkazem o důležitosti tohoto alternativního spojení Evropy s Čínou je také memorandum, které podepsalo všech šest zemí, přes které vlaky projíždějí. Čína, Mongolsko, Rusko, Bělorusko, Polsko a Německo v říjnu 2008 podepsaly dohodu s spoluprací na clech a kontrolách na hranicích, aby ulehčily průjezd vlaků přes své území a minimalizovaly časové ztráty nutné k těmto procedurám. Čínské Ministerstvo železnic se tento způsob dopravy rozhodlo podporovat a propagovat, aby o něj zvýšilo zájem mezi exportéry a logistickými společnostmi.

6 Závěr

Cílem této práce bylo seznámit se s druhy dopravy používaným pro export zboží z Číny a jejich alternativami a také s vývojem čínského zahraničního obchodu a hospodářství.

I přes snahy Evropské unie o vyrovnaní vzájemného zahraničního obchodu s Čínou nelze předpokládat, že by se tyto snahy setkaly s úspěchem v nejbližších několika letech. Jedním z důvodů je i přesouvání výroby z Evropy právě do Číny, kde výrobci využívají levnou a nyní už i kvalifikovanou pracovní sílu. Snaha Evropské unie by se tak kromě vyžadování dodržování práva duševního vlastnictví a omezení restriktivní politiky Číny vůči EU měla zaměřit na podporu exportu do této oblasti.

Evropa by měla využít hospodářský růst Číny ve svůj prospěch, tedy zaměřit se na tamější spotřebitele. Trendy v přepravě z Číny do Evropy se tak mohou stát výzvou pro evropské a české exportéry. Nízké ceny přepravy z Evropy do Číny umožní jejich zboží vyšší konkurenceschopnost na čínském trhu, který v blízké době čeká velký rozvoj.

Čínský trh je a bude zajímavý jak z evropského, tak z celosvětového hlediska a určitě se jej vyplatí sledovat i nadále. Pokud čínská ekonomika nadále poroste takovým tempem jako doposud, je pravděpodobné, že v blízké budoucnosti dohoní, ne-li předhoní americkou a evropskou ekonomiku, zvláště pokud se budou opakovat krize, které tyto dvě nejsilnější ekonomiky postihly v roce 2008.

Co se týče dopravy, bylo cílem práce porovnání jednotlivých typů dopravy z hlediska časového a z hlediska cenového. Bohužel se během této práce nepodařilo sehnat konkrétní údaje týkající se ceny jednotlivých dopravy, proto je toto srovnání spíše teoretické.

Porovnání přeprav zobrazuje tabulka v příloze 1.

Pokud se bude exportér o druhu přepravy rozhodovat pouze na základě ceny, zůstává jasným vítězem námořní doprava, naopak letecká přeprava prohrává. Jestliže ale budeme brát v úvahu cenu a zároveň dobu přepravy, měli by se exportéři přiklonit spíše ke zmíněným alternativám, tedy k produktu SCHENKERSkybridge nebo železniční přepravě. Tyto přepravy sice ještě nejsou moc známy, ale vzhledem k jejich atraktivitě lze předpovídat jejich rozvoj. Exportérům se tedy vyplatí začít je využívat již teď, než poptávka po nich zvýší jejich ceny.

V dopravě stále zůstává nejpoužívanější možností námořní doprava a díky obrovským objemům zboží, které do Evropy z Číny míří, také nejpoužívanější jistě zůstane. Zvláště evropské přístavy ale nebudou schopny čelit stále narůstajícímu množství zboží, a tak přichází ke slovu alternativy, které byly v této práci představeny, a jejich další rozvoj.

Seznam použité literatury

KRAFT, J. a FÁREK, J. *Světová ekonomika*. 1. vyd. Liberec: Technická univerzita v Liberci, 2003. ISBN 80-7083712-8.

MACHKOVÁ, H., ČERNOHLÁVKOVÁ, E. a SATO, A. *Mezinárodní obchodní operace*. 4. vyd. Praha: Grada Publishing, 2007. ISBN 978-80-247-1590-2.

SIXTA J. a MAČÁT V. *Logistika – teorie a praxe*. 1. vyd. Brno: CP Books, 2005. ISBN 80-251-0573-3.

DB World. Č. 4. Berlin: Detsche Bahn AG, 2008.

DB World. Č. 5. Berlin: Detsche Bahn AG, 2008.

Deutsche Bahn: Moving people – Linking worlds. Berlin: Detsche Bahn AG, 2008.

Esíčko. Č. 2. Praha: SCHENKER, 2008.

Logistika. Č. 1. Praha: Economia, 2008. ISSN 1211-0957.

Logistika. Č. 10. Praha: Economia, 2008. ISSN 1211-0957.

Zpravodaj pro příznivce společnosti Schenker. 2007-2008. Praha: SCHENKER.

BusinessInfo Souhrnná teritoriální informace Čína [online]. [cit. 29.11.2008]. Dostupné z: <<http://www.businessinfo.cz/cz/rubrika/cina/1000539/>>

BusinessInfo Souhrnná teritoriální informace Čína [online]. [cit. 10.10.2008]. Dostupné z: <<http://www.businessinfo.cz/cz/sti/cina-obchodni-a-ekonomicka-spoluprace-s-cr/7/1000539/#sec2>>

Census and Statistics Department the Government of the Hong Kong Special Administrative Region [online]. [cit. 5.12.2007].

Dostupné z: <http://www.censtatd.gov.hk/hong_kong_statistics/statistical_tables/>

Central Intelligence Agency The World Fact Book [online]. [cit. 20.11.2008].

Dostupné z: <<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/>>

CHINAdaily Agreement reached on Eurasian rail links [online]. [cit. 10.1.2007].

Dostupné z: <http://www.chinadaily.com.cn/china/2008-01/10/content_6382884.htm/>

China Highlights [online]. [cit. 1.10.2007].

Dostupné z: <<http://www.chinahighlights.com/image/china-flights/airport/china-airport.jpg>>

European Commission China [online]. [cit. 22.7.2008]. Dostupné

z: <http://ec.europa.eu/trade/issues/bilateral/countries/china/index_en.htm>

European Commission China EU Bilateral Trade and Trade with the World [online].

[cit. 15.9.2008]. Dostupné

z: <http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_113366.pdf>

EurActiv.cz Vztahy EU s Indií a Čínou [online]. [cit. 3.12.2008]. Dostupné

z: <<http://www.euractiv.cz/vnejsi-vztahy/link-dossier/vztahy-eu-s-indii-a-cinou>>

FOND SHOP Velká Čína [online]. [cit. 29.3.2004]. Dostupné

z: <http://www.fondshop.cz/index.asp?id=27&action=p_kh_tvc>

Hospodářské noviny Exportér Logistika je v Číně teprve na začátku [online].

[cit. 21.12.2006]. Dostupné z: <<http://hn.ihned.cz/c1-20035120-logistika-je-v-cine-teprve-na-zacatku>>

K-report český dopravní server Kontejnerový námořní trh v roce 2008 [online].

[cit. 29.11.2008]. Dostupné z: <<http://web.k-report.net/clanky/kontejnerovy-namorni-trh-v-roce-2008/>>

Official Import/Export Secrets Blog [online]. [cit. 9.12.2008]. Dostupné

z: <<http://importexportsecrets.wordpress.com/>>

Podnikatelský týdeník Profit Pošlete z Číny zboží vlakem [online]. [cit. 9.1.2006].

Dostupné z: <<http://www.profit.cz/poslete-z-ciny-zbozi-vlakem-/15725.html>>

Research in China China Port Industry Report [online]. [cit. 8.9.2008].

Dostupné z: <<http://www.researchinchina.com/Uploads/ArticleFreePartPath/20080908115517.pdf>>

Schenker Austria [online]. [cit. 14.5.2008]. Dostupné

z: <http://www.schenker.com.au/images/air_load_s.gif>

Schenker Česká republika [online]. [cit. 9.12.2008]. Dostupné z: <<http://www.schenker.cz/>>

Schenker New Zealand [online]. [cit. 3.7.2008]. Dostupné

z: <<http://www.schenker.co.nz/services/airfreight/skybridge/popup/skybridge.jpg>>

South Horizons International Petroleum [online]. [cit. 10.10.2008].

Dostupné z: <[http:// ship.com.hk/images/chinaport.jpg](http://ship.com.hk/images/chinaport.jpg)>

ShipmentLink [online]. [cit. 29.11.2008]. Dostupné

z: <http://www.shipmentlink.com/tvs2/jsp/TVS2_ServiceProfile.jsp?line=CEM&segment=E>

Technický týdeník DB Schenker zavádí pravidelnou železniční linku do Číny [online].

[cit. 13.10.2008]. Dostupné

z: <http://www.techtydenik.cz/tech_zpravy.php?id=2938&part=4>

The World Bank An overview of China's Transport Sector – 2007 [online]. [cit. 2.1.2008].

Dostupné z: <http://siteresources.worldbank.org/INTEAPREGTOPTRANSPORT/34004324-1189182692007/21600796/07-12-19_China_Transport_Sector_Overview_.pdf>

TÝDEN.cz Číně hrozí sankce EU [online]. [cit. 11.6.2008]. Dostupné

z: <http://www.tyden.cz/rubriky/byznys/svet/cine-hrozi-sankce-eu_13393.html>

Webzoom Freewebs [online]. [cit. 5.10.2007]. Dostupné

z: <<http://webzoom.freewebs.com/stevensails/06.22.06.container%20ship.JPG>>

Wikipedia China's busiest airports by cargo traffic [online]. [cit. 3.12.2008].

Dostupné z: < http://en.wikipedia.org/wiki/China%27s_busiest_airports_by_cargo_traffic>

Wikipedia List of busiest container ports [online]. [cit. 11.11.2008].

Dostupné z: <http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_busiest_container_ports>

Wikipedia Pearl River Delta Area [online]. [cit. 11.10.2007]. Dostupné

z: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/be/Pearl_River_Delta_Area.png>

Seznam příloh

Příloha č. 1 – Srovnání jednotlivých druhů přeprav do Číny (1 str.)

Příloha č. 2 – Kontejner, kontejnerová loď (1 str.)

Příloha č. 3 – Obrázky společnosti Schenker spol. s r. o. (1 str.)

Příloha č. 1 – Srovnání jednotlivých druhů přeprav do Číny

Tab. 13

Srovnání jednotlivých druhů přeprav do Číny

Druh přepravy	Doba trvání (dny)	Pořadí	Cena ve srovnání s ostatními přepravami	Pořadí
Námořní přeprava	25	4.	nejnižší	1.
Letecká přeprava	2	1.	nejvyšší	4.
SCHENKERSkybridge	15	2.	vyšší než železniční	3.
Železniční přeprava	20	3.	nižší než SCHENKERSkybridge	2.

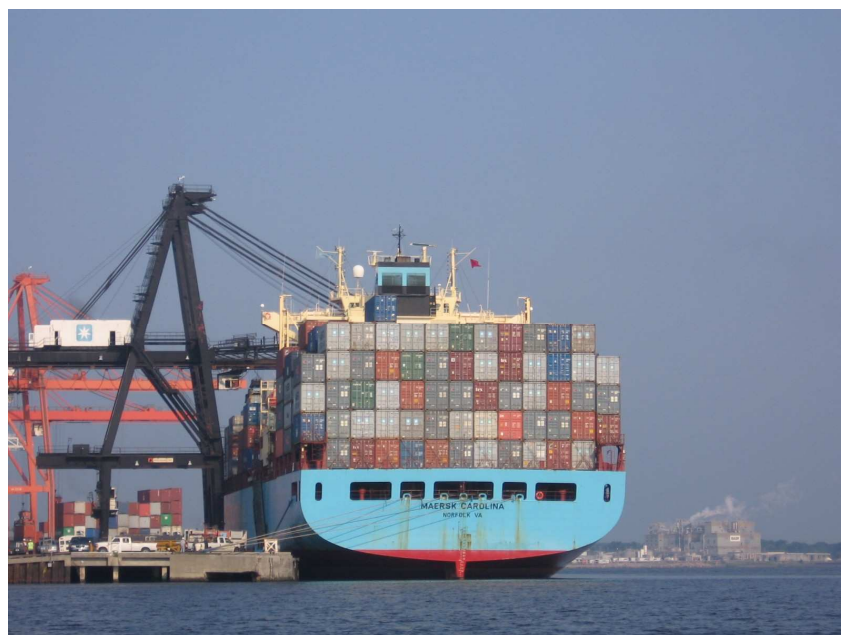
Zdroj: Vlastní

Příloha č. 2 – Kontejner, kontejnerová loď



Obr. 16 20tistopý kontejner

Zdroj: *Official Import/Export Secrets Blog* [online]. [cit. 9.12.2008]. Dostupné z: <<http://importexportsecrets.wordpress.com/>>



Obr. 17 Kontejnerová loď společnosti Maersk

Zdroj: *Webzoom Freewebs* [online]. [cit. 5.10.2007]. Dostupné z: <<http://webzoom.freewebs.com/stevensails/06.22.06.container%20ship.JPG>>

Příloha č. 3 – Obrázky SCHENKERSkybridge





DB SCHENKERSkybridge downunder
First **plane**, then **vessel**.
Combined cost efficiency.

Use DB SCHENKERSkybridge to build your bridge to the world markets. This intermodal transport concept combines the advantages of air and ocean freight. You tell us where from and where to, and we'll take the route that best serves your needs. By providing a service that meets your deadline while reducing your freight costs.

DB SCHENKERSkybridge downunder is available from Europe via Hong Kong or Singapore to Australia and New Zealand.

www.dbschenker.com.au

Obr. 18 SCHENKERSkybridge

Zdroj: *Schenker New Zealand* [online]. [cit. 3.7.2008]. Dostupné

z: <<http://www.schenker.co.nz/services/airfreight/skybridge/popup/skybridge.jpg>>



Obr. 19 SCHENKERSkybridge

Zdroj: *Schenker Austria* [online]. [cit. 14.5.2008]. Dostupné

z: <http://www.schenker.com.au/images/air_load_s.gif>